

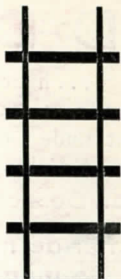
DER MODELLEISENBÄHNER

— Fagtidsskrift for modelbanebyggere

Dette blad i stort format (A 4) er med sine 32 sider vel nok det tidsskrift, som byder sine læsere de teknisk set mest fuldkomne byggetegninger og tillige både jernbane- og modelbaneartikler og billedreportager af aktuelt indhold.

Pris pr. stk. kun kr. 1,85 — årsabonnement kr. 21,00.

Prøvesending 6 stk. kr. 9,85 incl. porto.



MINIATURBAHNER

— det førende tyske modelbanetidsskrift

Messenummeret (nr. 4/58) er nu helt udsolgt og vi kan desværre ikke tage ordrer til senere levering. Derimod kan følgende tidligere numre endnu leveres, pris pr. stk. kr. 3,75. 1950: nr. 6. 1952: nr. 7, 8, 11, 12, 13. 1953: nr. 10. 1954: nr. 6, 7, 10, 13, 14, 15, 16. 1955: nr. 2, 3, 8-16 incl. 1956: nr. 1, 2, 5-16 incl. 1957: nr. 5, 7-16 incl. 1958: nr. 1, 2, 3, 5, 6. Årsab. kr. 60,00.

RAILWAY-MODELLER

— Specielt for de små sporvidder (TT-H0-0)

Her er et blad, som selv om det er engelsk, absolut også har bud til f. eks. den danske gennemsnitsmodelbygger, som gerne vil føje interessante og morsomme detaljer til anlægget. Endvidere bringes til stadighed en god orientering om de efterhånden mange og udmærkede britiske industriprodukter. Prisen er kr. 2,75, stk., årsabonnement kr. 32,00. Prøvepakke 4 stk. kr. 9,00 incl. porto.



HOBBYBØGER

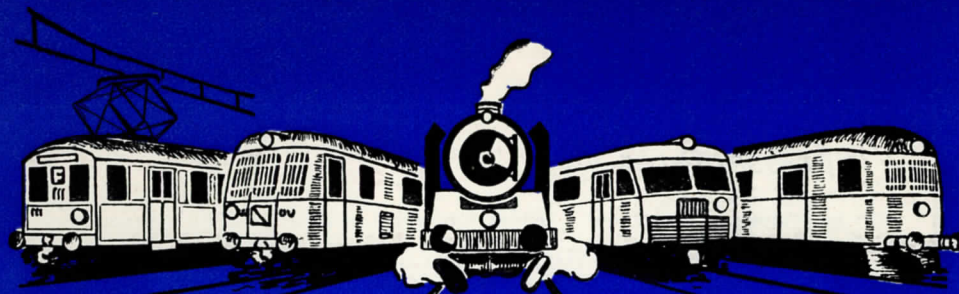
— og anden jernbanelitteratur

Presenting the Swiss Federal Railways 48 s. kr. 2,50. The Scottie Book of Model Railways 176 s. kun kr. 3,00. John H. Ahern: Miniature Building Construction, 160 s. stort format, indb. kr. 12,75. How to build and operate a Model Railroad kr. 3,50 (192 s.). NEM-standardblade pr. sæt kr. 4,00. (Husk porto).

BENT PALSDORF

POSTBOX 184, KØBENHAVN K.
POSTGIRO 53761, TLF. *944868

Bedste telefontid: Mandag, onsdag, fredag 9-12



MODELBAANE *Nyt*



6

7. ÅRGANG

JUNI 1958

PRIS

1 75

Vi præsenterer –

i de kommende måneder her i bladet forskellige artikler i LONG's produktion. Denne måned:

Nr. 400. 2. klasse personvogn, model DSB's litra CD.

Vognen har fint detaljeret plastikstøbt overdel og metal understel med bogier forsynet med pinollejrede hjulsæt. Leveres både for to- og treskinnedrift uden merpris. International automatisk kobling NEM type A. Længde over puffere 20 cm, kr. 19,80.

Nr. 110. Brun lukket godsvogn, model af DSB's litra HD.

Vognen er to-akslet med pinollejer og har bevægelige skydedøre samt bremseplatform, længde 10,6 cm, kr. 14,85.

Illustreret katalog i flerfarvetryk mod 75 øre i frimærker.

LONG MODELBANE

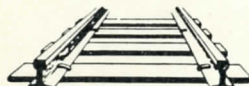
Kontor: Skotteruggade 7 . N.

v/ Chr. Nielsen & P. Schneider
Telf. Taga 81 40 – Telf. 81 80

Fabrik: Teklavej 42 . NV.

De er på rette spor med –

JOTOFLEX



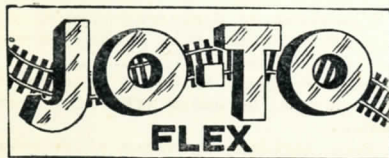
Den elegante skinne i skala HO - bøjelig til enhver kurve - den helt rigtige skinne for selvbyggeren.

Pr. meter kr. 5,35 incl. statsafg.

Stort sortiment i løsele for sporskift og kryds, korkballast m m.

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

Scenery

Det danske landskabssortiment.



Der er alt i dette sortiment af træer, buske hække, hegn, strømmateriale i mange farvenuancer o. m. a.

En gros:

VALBY HOBBY & BENT PALSDORF, KØBENHAVN

EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

Dette blad giver sine læsere en dobbelt glæde i form af gode billeder og aktuelle artikler om europæiske jernbaner i stort og småt.

Årsabonnement: 12 kr. (6 nr.) løs nr. 2 kr

Distribution:

MODELBANE-nyt, VIRUM

MODELBANENYT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBANEBLAD

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

7. ÅRGANG NR. 6 JUNI 1958

Slangerupbanen I.



Litra 0 - 325 med tog bestående af gamle KSB-vogne og DSB Cr-vogne (Foto: Dancker)

En læser, Niels Christensen, sendte os sidste år en artikel om KSB + et par farvelagte tegninger. Artiklen var imidlertid lidt mangelfuld, hvilket der ikke er noget at sige, da vedkommende kun er 11½ år(!). Vi siger imidlertid Niels C tak for interessen og håber, at han finder nedenstående artikel interessant.

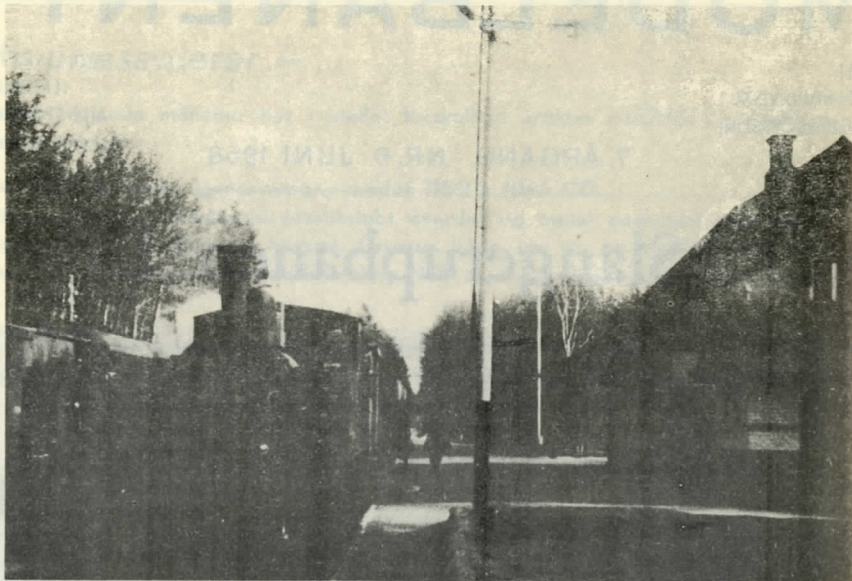
Omkring 1890 opstod der i oplandet mellem København og Slangerup planer om bygning af en bane fra København over Lille Værløse, enten over Kirke-Værløse til Gandløse eller over Farum til Slangerup.

Efter megen snakken for og imod og efter mange og lange forhandlinger enedes man om linjeføringen over Farum til Slangerup og d.9. December 1903 blev ene-retsbevilling udfærdiget til A/S Slangerupbanen.

Den 19. April 1906 kunne den 34,2 km lange bane indvies, og dagen efter påbe-

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)

Således tager Lillebæltsbroen sig ud fra førerpladsen på MY 1105 en sommermorgen (foto: C. J. Andersen).



Øverst: KSB - lokomotiv 9 undervejs mod Slangerup (i privatbanetiden)
Nederst: KSB's styrevognstog på Vassingerød station.

gyndtes driften med 5 tog daglig i hver retning på strækningen København-Farum og 3 tog mellem Farum og Slangerup, samt med en udvidet toggang på søn- og helligdage.

Driftsmateriellet bestod først af 4 stk. 0-C-0(T) tenderlokos bygget af Cockerill i 1905, samt 2 af DSB's gamle P-maskiner fra 1882, nr.122 og 125, der nu fik nr.5 og 6. Af vogne var anskaffet ialt 104, hvoraf de 86 var godsvogne og de resterende 18 var person-, post- og rejsegodsvogne, enkelte af dem kombinerede som den i MB nyt nr.2/58 viste.

Cockerill- og P-maskinerne viste sig hurtigt at være både uegnede og for små og allerede i 1907 købtes fra Henschel & Sohn et 1-C-1 tenderloko, byggenr.8127. Det fik nr.7 og viste sig så glimrende, at der i 1908 blev anskaffet et magen til, byggenr.9013, og i 1909 endnu to, nr.9 og 10, med byggenumrene 9310 og 9311. De fire 1-C-1 maskiner havde kedler ganske magen til Hornbækbanens nr.4; det er den samme som nuværende GDS nr.11, der var bygget i 1907 og GDS nr.9 og 10 fra 1924. Forrådsvandet opbevarede i de store sidevandskasser (4,5m³). Forreste og bageste løbeaksel var sideforskydelig i rammen, den forreste efter et princip, som senere anvendtes ved DSBs H-maskiner (Kraus-Helmholtz-boggie). De 4 oprindelige 0-C-0 maskiner fra Cockerill solgtes i 1909 til DSB, hvor de i mange år gjorde god fyldest som rangerlokomotiver bl.a. i Orehoved. De blev ophugget i 1935-37. I 1907-8 købtes endvidere endnu 6 personvogne, en bagagevogn og 27 godsvogne.

Slangerupbanen var således fra starten, eller i hvert fald fra 1909 godt rustet til de opgaver, man stillede den, og regnskaberne viste da også i mange år fine overskud.

Slangerupbanen har imidlertid altid lidt under den uheldige beliggenhed af endestationen ved Nørrebro, og skønt man gentagne gange fra banens side har kæmpet bravt for at skaffe bedre forbindelser til Københavns centrum er det aldrig lykkedes. Allerede ved starten foresloges det at føre et sidespor fra sporvejen i Nørrebrogade ind til København L stations perron; men det blev forkastet.

Driften på KSB var som sagt fin, og i 1919 søgte et udvalg bevilling og eneret på anlæg og drift af en udvidet

og delvis elektrificeret Slangerupbane. Udvidelsen skulle bestå i anlæg af 2.spor fra København L til Hareskov, samt indførelse af banen til Københavns centrum (Rådhuspladsen) via sporvejene. Endvidere var foreslået anlæg af en sidebane Emdrup-Seborghøj.

Der blev nedsat et udvalg, forslaget om sidebanen måtte falde, forbindelsen til Rådhuspladsen via sporvejene blev heller ikke til noget, og i 1928 måtte også planerne om en elektrificering opgives. Det eneste positive, der kom ud af anstrengelserne var, at der i året 1927 blev foretaget ekspropriation af det nødvendige areal til 2.spor. - Det blev som bekendt aldrig lagt.

Det kan ikke undgå at vække interesse og begejstring, at en "sølle" privatbane dengang omgikkes med så store planer i fuldt alvor, og det er synd og skam, at de aldrig kom til udførelse. Der hersker næppe tvivl om, at såfremt banen var blevet elektrificeret, havde den den dag i dag haft fuldt så mange passagerer som mange af DSB's S-tog takket være den meget omfattende bebyggelse, der i så fald ville være blevet langs med den. - Mon ikke de bevilligende myndigheder mange gange har fortrudt deres trevenhed over for KSB.

KSB var imidlertid ikke slået ud. En del af de ca. 2 millioner kr. selskabet havde i aktiekapital under elektrificeringsforhandlingerne blev nu anvendt til køb af fire diesellokomotiver, hvorved forøget persontrafik muliggjordes - og hermed en bedre økonomi.

I 1930 leveredes fra Scandia og B&W med elektrisk udstyr fra T.B. Thrige to stykker rammebyggede diesellokomotiver M1 og M2 på 200hk. Lokomotiverne havde to faste aksler drevet af hver sin banemotor, samt en sideforskydelig løberaksel i hver ende efter Adams princip. Vognkassen, der var leveret af Scandia, var ganske særegen ved, at førerrummet lå midt i og var hævet over den øvrige del, således at der var udsyn i begge retninger. Det var tanken, at lokomotivet skulle gå midt i togstammen, hvorved man undgik omløb på endestationerne. Systemet viste sig imidlertid ret uheldigt, og man indrettede derfor senere 2 bogievogne til styrevogne.

I 1932 leveredes endnu to dieselelektriske lokomotiver M3 og M4 også fra

Skandia/B&W. Disse ligner meget de to første. Stålvognkassen er også her med forhøjet midterparti, og der er ligesom ved M 1 og 2 indrettet rejseogdorm bagest i lokomotivet. M3 og 4 er dog meget større end forgangerne, idet de er på 300hk., og de har faste aksler med hver en bremotor samt en løberaksel i hver ende ligesom M 1 og 2. Lokomotiverne vejer 48 tons mod 38 for M 1 og 2.

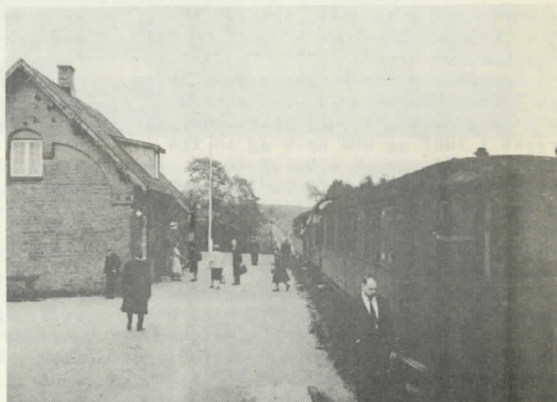
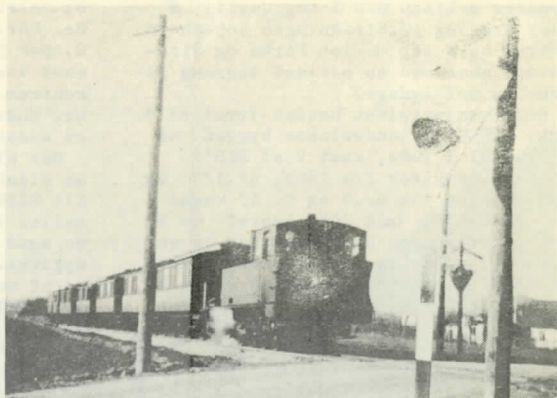
Var systemet med det forhøjede førerhus nyt og uprøvet (dette bruges jo meget i dag ved nye diesellokos), så var senere styrevognene det også; men her var KSB foregangsmand og viste, at opgaven kunne løses. Boggievognen, som benyttedes hertil, var omtrent fra banens start og de eneste bogievogne, man iøvrigt havde. De var oprindeligt forsynet med tagrytter og åbne endeperroner. Ved ændringen til styrevogne lukkedes den ene endeperron, og der lagdes et almindeligt, halv rundt tag over tagrytteren, der således stadig var synlig indefra. Vognene fik litra S 1 og S 2. Ved DSB's overtagelse i 1948 foretoges kun mindre ændringer ved styregrejerne.

Slangerupbanens øvrige personvogne var 2-akslede, alle ret små med akselafstand ca. 6-7m, - mange af dem var med den karakteristiske tagrytter og alle med åbne endeperroner, der endvidere for de flestes vedkommende var noget længere for at lette af- og påstigningen. Vognene var malet lysegrønne og diesellokomotiverne ligeledes grønne på den nederste del af vognkassen, men gule på den øverste del.

Efter anskaffelsen af de 4 diesellokomotiver udrangeredes i 1934 nr. 7 og 8 og i 1937 den ene af de gamle P-maskiner, KSB nr. 5.

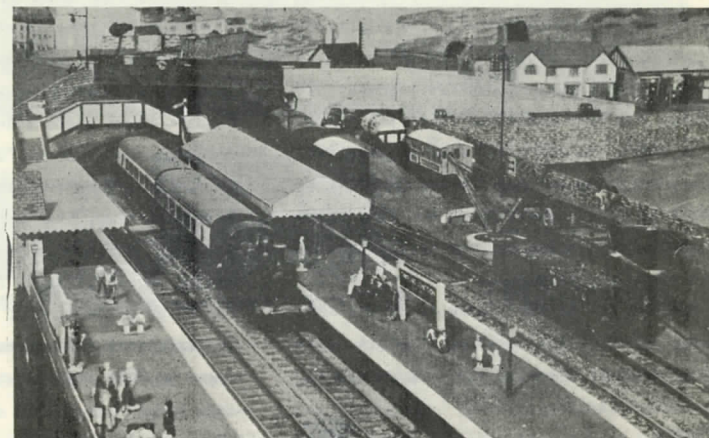
(fortsættes i juli)

Sv. Jørgensen.



MODEL RAILWAY EXHIBITION i London

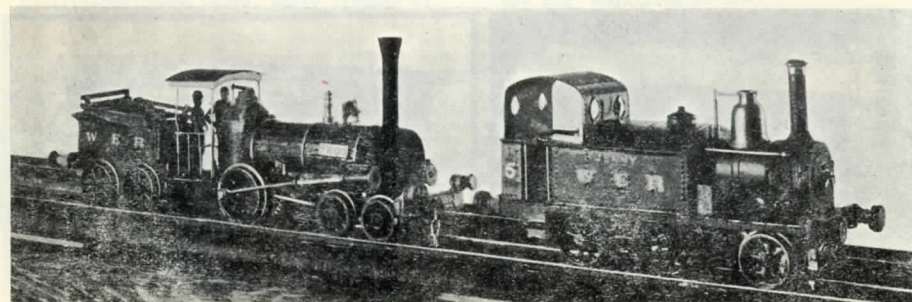
v/ Robert Spark



Der var rekordbesøg på 1958's MODEL RAILWAY CLUB's udstilling i London, som afholdtes i dagene 8. til 12. april incl. Udstillingen blev besøgt af ikke mindre end 45000 - det bedste resultat i de forløbne 33 år. Dette års udstilling havde 56 stande og må nu regnes for at være den største udstilling af sin art i verden. De udstillede modeller spændte over alle sporvidder helt fra TT til 5 tomme sporvidde. Damplokerne - både 3/2 og 5 tomme spor havde travlt med

at transportere de besøgende på en særlig prøvebane. Udstillingens centrale arrangement, som normalt opstilles af British Railways, var i år overgivet til de franske baner, som bl.a. havde en model af et 25000v BB elektrisk lok og en af de nye liggevogne.

Der var otte arbejdende modelbaner. Størst i skala var den fra "The Tramway & Light Railway Society". Dernæst kom et spor 1 anlæg med bl.a. et firevogn London "Underground" tog. Den største af de arbejdende



Graham Overton's West of England Railway

baner var et fint spor 0 anlæg fra Manchester Model Railway Society. Diesellokos, el-loks og damploks repræsenterende alle områder indenfor British Railway vist her. Amerikansk modelbane praksis vist af The Rio Grande Southern med et HO anlæg. Smal-sporsentusiaster kunne glæde sig over et anlæg, som også kunne omstilles til automatisk drift, om det måtte ønskes. På sidste års udstilling var der for begyndere arrangeret et meget enkelt anlæg med industrimateriel. Dette anlæg var der også i år, men med visse udvidelser.

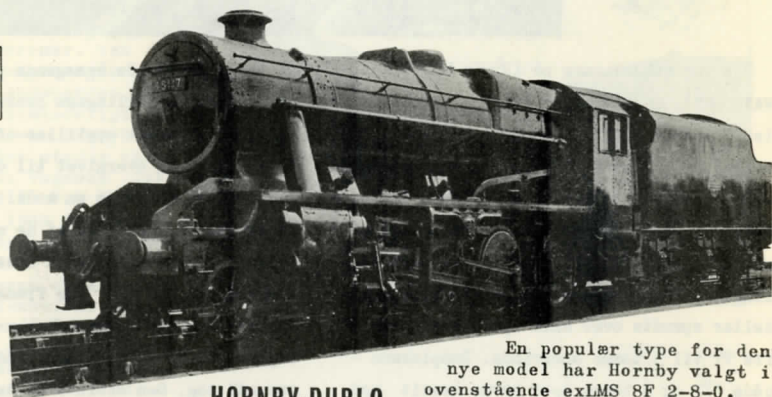
Bortset fra de arbejdende anlæg var der mange andre opstillinger og et stort udvalg i modeller af lokos, person- og godsvogne,

bygninger m.m. i forskellige skalaer og i enten britisk, udenlandsk eller "free-lance" udførelse. Alle disse modeller var udført af medlemmer af klubber.

Der var 21 firma stande, som dækkede enhver tænkelig gren af hobbyen. Især bemærkedes de stigende antal artikler for TT. Bassett-Lowke viste modellen af en ny spor 0 maskine det 3300 hk "DELTA" dieselelektriske lok. Hornby-Dublo havde et stort arbejdende anlæg, hvor de sidste modeller vist, også det nye BR loko 2-8-0, som fremkommer senere på året. TRI-ANG's nyheder var at se på Jenning of Bexleyheath's stand og heriblandt selvtømmende grus- og kornvogne og BR's diesel skinnebustog samt en

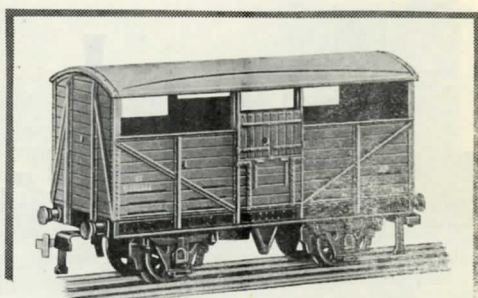
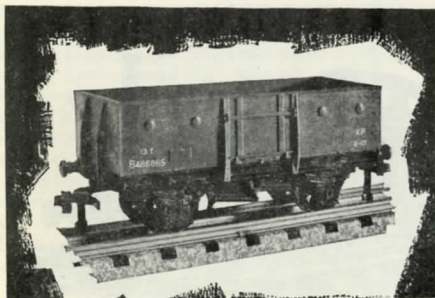


HORNBY

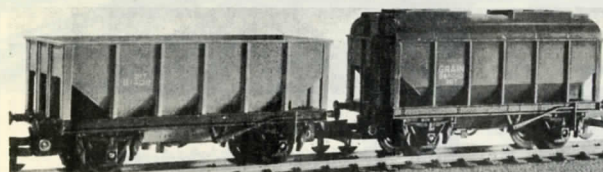
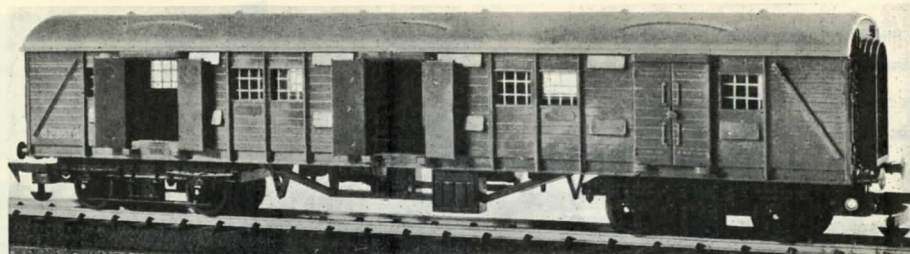


HORNBY-DUBLO

En populær type for den nye model har Hornby valgt i ovenstående exLMS 8F 2-8-0.



To af de nye godsvogne - en stålvogn af åben type (13 t) og en kvægvogn.



Her ses nogle af TRI-ANG's superdetaillerede 00(HO) godsvogne. Øverst en lukket bogiegodsvogn og derunder en selvtømmende åben og en korn(silo)vogn.

TRI-ANG

amerikansk type diesel med førerkabine i begge ender og lakeret i blå farver.

"Messrs. K" havde alle Deres flotte støbte loko- og godsvognsbyggesæt på deres stand og heriblandt kan nævnes tre old-timere, en 0-4-2T (0-B-1(T)), en 0-6-0T (0-C-0(T)) og en 0-6-2T (0-C-1(T)). Endvidere fandtes der her støbte godsvognsbyggesæt i spor TT.

PECO havde supplementet til deres prisbillige godsvognsbyggesæt (i HO) og tillige byggesæt til TT. Nye strømforsyningsaggregater bragte Kirdon Ltd., Hammant og Morgan. Spor, skinnemateriel og tilbehør til både HO og TT kunne fås fra WRENN. Sidstnævnte firma er kendt for at lave nøjagtige og kvalitetsbetonede varer. Andre firmaer at

nævne med hensyn til et stort udbud i modeljernbanetilbehør er følgende: George E. Mellor, Hamblings, CCW Productions, Modelcraft, Allan, Brett, Cannon Ltd., Walker & Holzapffel og G.N.Slater.

For de, som specielt er interesseret i jernbane- og modelbaneblade og bøger, var der et stort udvalg. Percivall Marshall Ltd. havde deres "Model Railway News" og deres store udvalg af bøger. "Railway Modeller" sås på Peco's stand, som jo udgiver dette blad. Ian Allan viste også en omfattende kollektion af litteratur for alle alderstrin. "Model Railway Constructor" og "Railway World" udstillede også og solgte Deres nye bog "Modelling in TT-3".

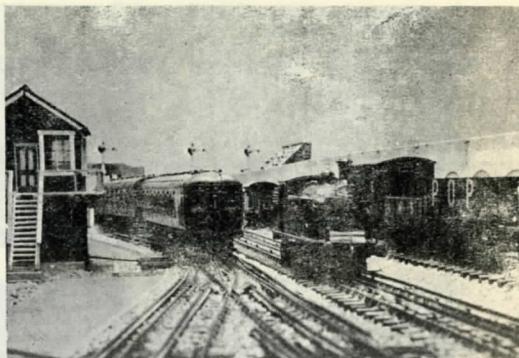


Dette er blot to af TT-modellerne. Dieselloket er eenmotoret - men en ekstra motor kunne nemt anbringes - og en typisk britisk komb. bremsevogn.

TRI-ANG

En voksende interesse hos briterne for continentale forhold resulterede i et godt besøg på "European Railway"s stand. Et bredt udvalg af europæisk jernbanelitteratur var til salg her foruden ovennævnte blad. "Modelbane-nyt" var også med her, ligesom serier med fotos af danske lokomotiver.

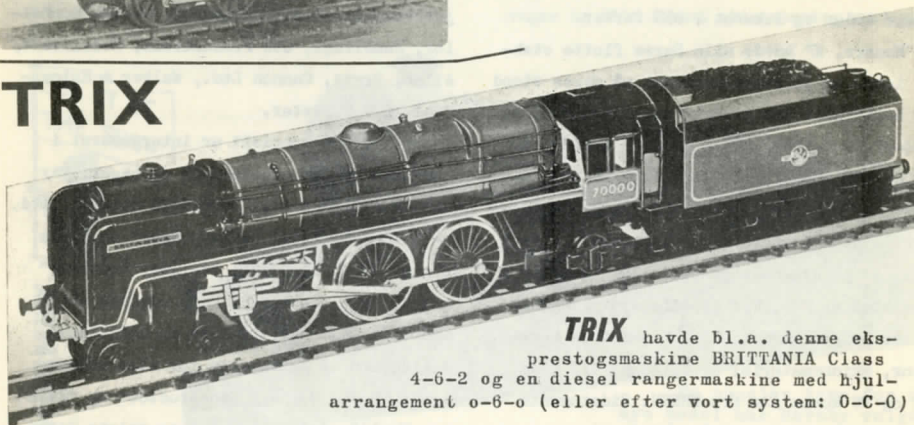
Robert Spark.



K's PRECISION MODEL ENGINEERS

L.N.W.R. 0-6-2 coal tank loco.

TRIX



TRIX havde bl.a. denne eksprestogsmaskine BRITANIA Class 4-6-2 og en diesel rangermaskine med hjularrangement 0-6-0 (eller efter vort system: 0-C-0)

Rubrikannoncer (20 øre pr. ord).

Japansk Tetsudo "Pacific" loko, 135,- amerikansk Athearn Diesel Passenger (HI-F type), bestående af 1 A unit (m/motor), 1 B-unit (u/motor), 1 combination, 1 baggage, 2 passagers, 2 vista dome, 1 observation, kr. 150,-, Fleischmann no. 1360, kr. 60,-, Fleischmann no. 515 (4 stk.) kr. 20,- samlet. Alt beregnet til spor H0, system som Fleischmann. Nærmere oplysninger: Jesper Olsen, Slotsgade 37, Nykøbing Falster.

EGERHJUL i spor "0": 0,50 kr. pr. stk. 1,50 kr. pr. hjulsæt. S.Jørgensen - P. B. Clemmensen, Elmegade 8, Kalundborg.

Kæmpe-Katalogsamling

Kæmpe-katalogsamling indeholdende flere hundrede sider kataloger og brochurer, bl.a. Pocher, Preiser, Creglinger Sander og mange andre firmaer, vi repræsenterer for Danmark. Alt i kraftigt samlebånd, pris 5,00 kr. (Før - handlere 3,00).

SKANDINAVISK HOBBYINDUSTRI - ÅRHUS

MB-NYT

Fleischmann



MESSEPARADE

Nr. 1381 Model af Vesttysklands »MY'er« type V 200. Med denne flotte model har alle HO-kørere i to-skinne fået et længe næret ønske opfyldt. - Dog kan den næppe være fremme i butikkerne før til efteråret, men den er værd at glæde sig til! Bestil den allerede nu hos Deres forhandler.

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 91 17 - 91 18

Kør i

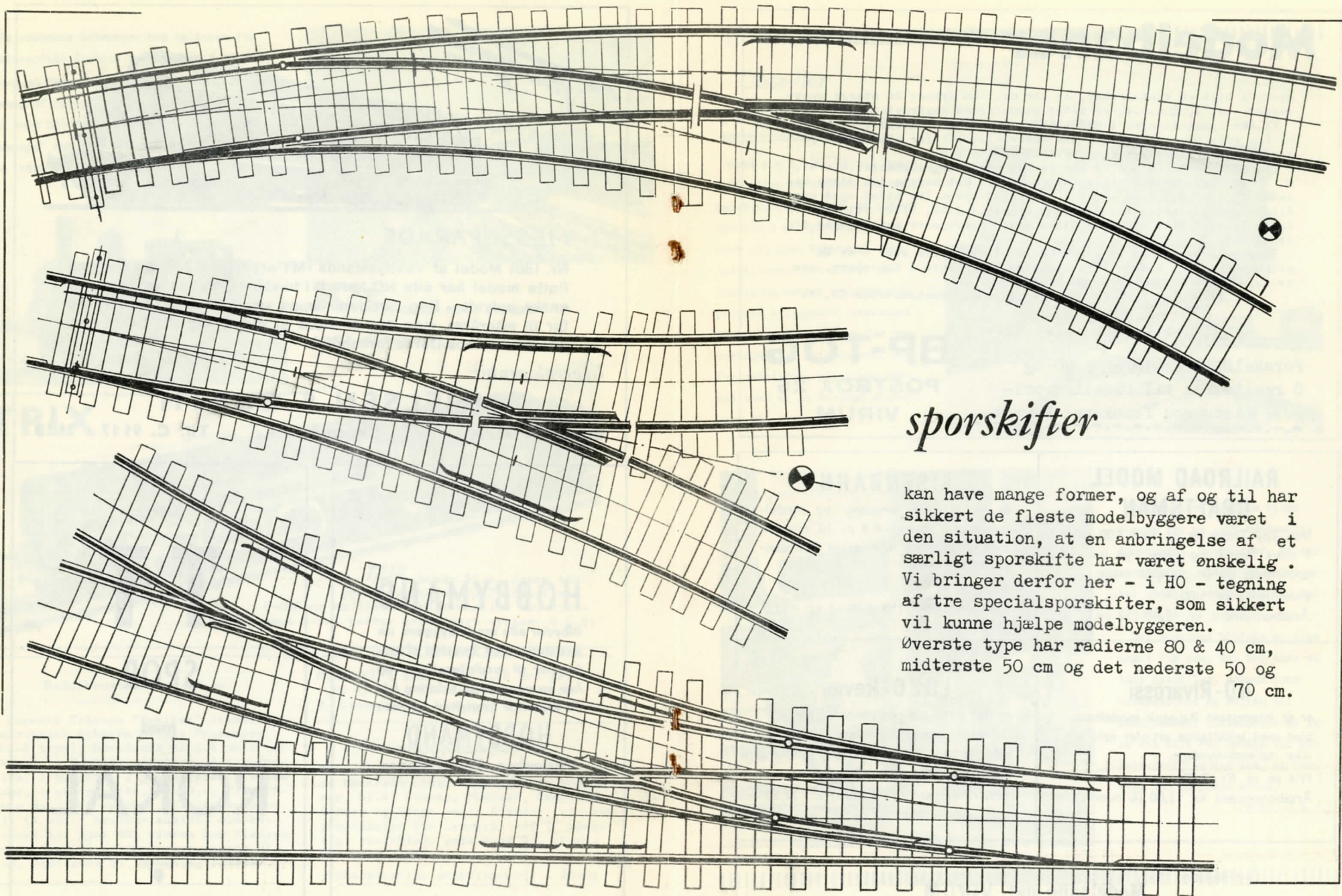
TT

SPOR

med

ROKAL





sporskifter

kan have mange former, og af og til har sikkert de fleste modelbyggere været i den situation, at en anbringelse af et særligt sporskifte har været ønskelig. Vi bringer derfor her - i H0 - tegning af tre specialsporskifter, som sikkert vil kunne hjælpe modelbyggeren. Øverste type har radierne 80 & 40 cm, midterste 50 cm og det nederste 50 og 70 cm.

Modelbaner

er ikke blot en vinterhobby, og for de, som dyrker de større sporvidder - 0, 1, 2 o.s.v. er netop sommertiden den travleste tid.

Vi har specialiseret i MODELBANER, men dette indebærer også, at vi kan være Dem behjælpelig med materialer til for eks. mere specielle strømforsyningsanlæg, sikringsanlæg m.m.

Til UDENDØRSANLÆG kan vi skaffe Dem skinnelægningsmateriale bl. a. i form af engelske stolskinner, som er det bedste til disse baneanlæg (spor 0,1,2 og større). På lager haves for tiden også profilskinner i messing for modeller bygget i 1:16, 1:12, 1:10 og 1:8 og sveller, lasker m.m. for disse store sporvidder kan leveres efter ordre.

Iøvrigt - hvad enten De kører Ho, 0 eller større spor - er De velkommen til at besøge vort beskedne prøvelager i København, som er åbent hver fredag kl. 16.15-17.45.

Adresse: Knabrostræde 23, K.

UDSALG*****

Forskellige artikler i HO og
0 realiseres til rimelige priser. Liste mod frankeret kuvert.
-.-.-.-.-

BP-TOG
POSTBOX 26
VIRUM

RAILROAD MODEL CRAFTSMAN

incl. Toy Trains er på hele 100 sider i stort format og giver tips for alle sporvidder på en populær måde.

Enkeltheft kr. 5,00.

Årsabonnement kr. 48,00 (12 nr.)

EISENBAHN

er et østrigsk jernbane- og modelbaneblad i format A 4 m. bl. a. store tegningsbilag og interessant jernbanestof.

Kr. 3,75 pr. hefte.

Årsabonnement (12 numre) kr. 45,00.

HO-Rivarossi

er et interessant italiensk modelbaneblad med letfattede artikler selv for ikke italiensk-kyndige.

Pris pr. nr. Kr. 2,00.

Årsabonnement kr. 12,00 (6 numre).

LOCO-Revue

er det franske modelbaneblad for jernbaneentusiaster. Også artikler om de »store« baner.

Pris for enkeltheft: Kr. 3,25.

Årsabonnement (11 numre) kr. 32,50.

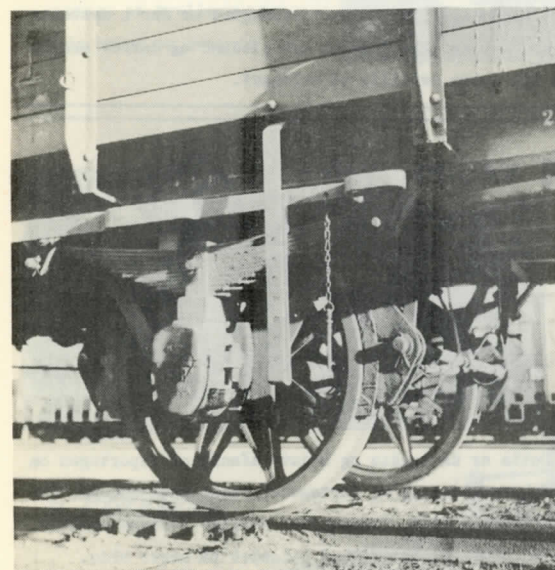
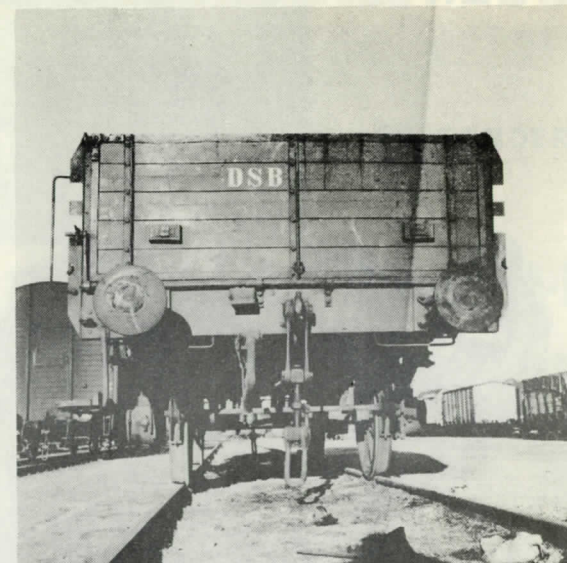
Distribution:

Modelbane-nyt, VIRUM

Detaller

A F E N P - V O G N

Hvad e n t e n De vil bygge i HO eller en hvilken som helst anden sporvidde, ja, så bliver der altid et spørgsmål om, i hvor høj grad køretøjet skal detailleres. Det bliver naturligvis enhver modelbyggers private anliggende, hvormeget han vil have med, men for dem, der specielt interesserer sig for detaller, kan disse nærbilleder af en Pc-vogn sikkert være til nytte.

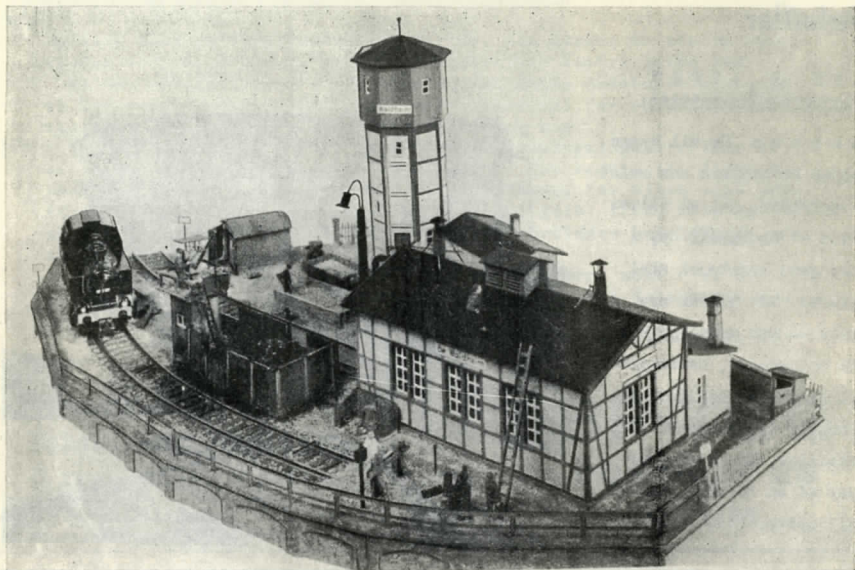


Det øverste billede viser vognen fra en lidt usædvanlig synsvinkel, og man ser, at der altså slet ikke er så meget under sådan en vogn, som man kunne tro.

Det nederste billede er lige noget for dem, der kan lide at lave detaller. Bemærk især bremseskoene og bøjlen til håndbremsen. Sidstnævnte er ikke sat til. Med hensyn til akselkasser, er det det, vi forstår ved en ældre model.

(Foto: O.B.J.)

IDÉER

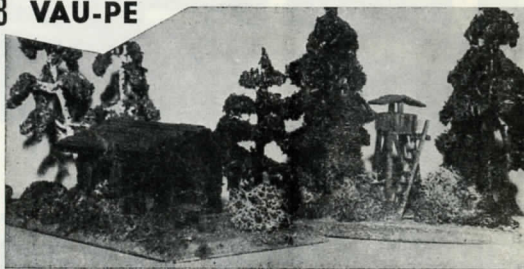


DER MODELLEISENBAHNER til bygning af en hyggelig lille lokomotivbanegård er der i dette arrangement lavet af en tysk modelbygger. Der er ikke frådset med pladsen og derfor skulle en hel del af læserne kunne få plads til denne detaille på anlægget.

International Nürnbergmesse 1958 VAU-PE

MESSEPARADE

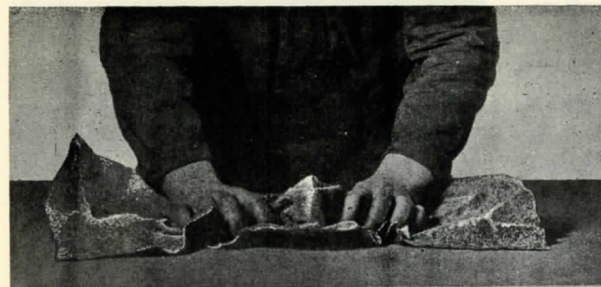
III.



Dette er da tredje og sidste afsnit af reportagen om Nürnbergmessen og vi fortsætter denne gang med Fa. FR. SANDER, som bl.a. fremstiller særlige landskabsmætter, hvis oplægning fremgår af billedet på næste side.

EHEIM (Trolleybusser) har i år foreøget sortiment med en ski-lift, som idag vel anvendes ved vintersportstæ-

MB-NYT



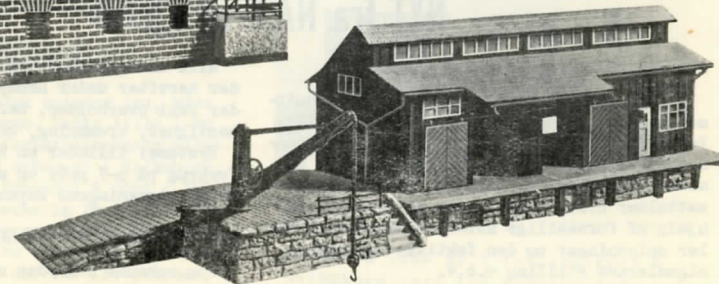
FR. SANDER

Trolley-Bus

der over hele verden. Den er udført med figurer af metal, hvilket bevirker, at figurerne ikke gynger mere frem og tilbage end højst nødvendigt. En model af det berømte Stuttgarter fjernsynstårn er også med i år og en betonbro i passende højde for passage af trolleybusser både under og over og med



w. VOLLMER



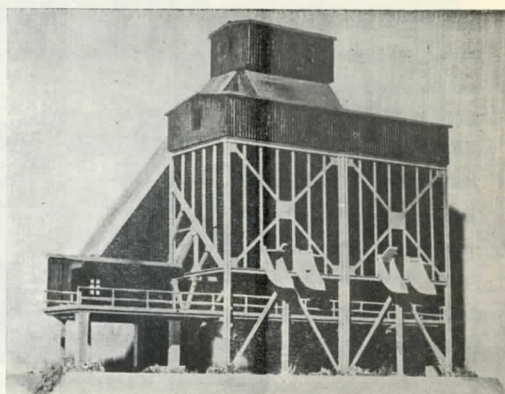
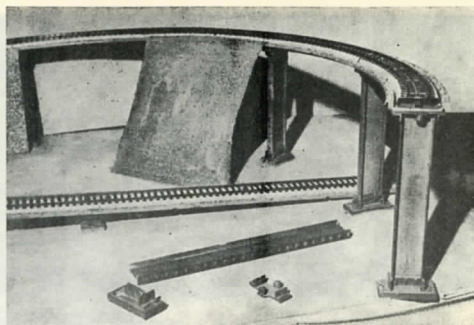
plads til anbringelse af de nødvendige master.

VAU-PE har et større antal nye huse og den ved artiklens begyndelse viste landskabsidyl.

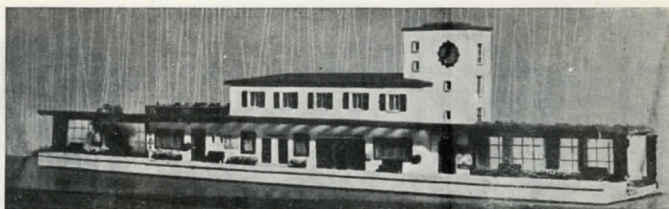
W. VOLLMER er i år fremme med en lang række nyheder, hvoraf vi her viser nogle af dem. Der er en nydelig signalpost, et både pænt og billigt bræddeskur (i plastik naturligvis) og en virkelig god godsstation med pakhud, rampe og kran. Og sidst men ikke mindst et sortiment i støttepiller til opbygning af broramper m.m., som givet vil blive ualmindelig populært.

Som den sidste i rækken skal nævnes WIAD, der foruden et sandtårn, mindre stationer og holdepladser har det her viste kulsiloanlæg, som virkelig er imponerende, og sluttelig den nedenfor viste store moderne stationsbygning.

Det var slut på messeomtalen, og nu glæder vi os blot til at se de mange nyheder i butikkerne til efteråret.



WIAD



NYT fra NÆR og FJERN

AUTOMATISK TOG I RUSLAND

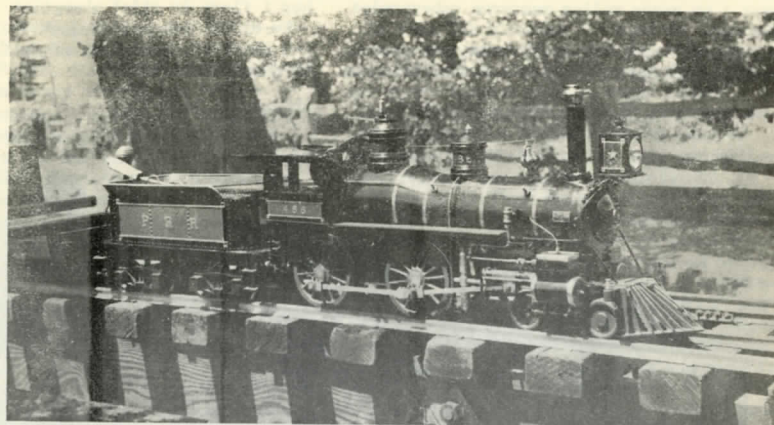
I USSR har man foretaget forsøg med "automatiske" tog. Populært sagt har man erstatet lokomotivføreren med en elektronregnemaskine, der dels inden afgangen forsynes med alle oplysninger om togvægt, hastighedsnedsættelser o.s.v., dels selv undervejs ved hjælp af forskellige måleinstrumenter opsamler oplysninger om den faktiske hastighed, signalernes stilling o.s.v.

Alle disse data behandles i regnemaskiner, der herefter under hensyn til den køreplan, der skal overholdes, beregner den gunstigste hastighed, bremsning, energiforbrug o.s.v. Systemet tillader en besparelse i energiforbrug på 5-7 pct. og muliggør en foregelse af strækningens kapacitet på 15-20 pct.

NYE TOLDREGLER FOR SPISEVOGNE I TEE-TOG

Som bekendt afbrydes servering m.v. i spi-

W.H. Moore-woods OLD TIMER på prøvebanen i Paoli.



sevognene ved grænsepassage, fordi vognenes beholdning skal toldlås. Således skal en spisevogn, der passerer tre lande, have tre forskellige beholdninger én for hvert land.

Denne ulempe for de rejsende (og spisevognspersonalet) er nu ophævet for TEE-togenes vedkommende, idet de pågældende toldforvaltninger er gået med til, at varer indkøbt i ét land, må bruges i et andet under togets kørsel.

Den nye regel gælder dog ikke for tobak og spirituosa, og der må ikke sælges andet, end hvad der fortæres i vognen. Men ændringen i bestemmelserne betyder, at de rejsende kan blive siddende i spisevognen, og at serveringen kan foregå uhindret under grænsepassagerne, et stort fremskridt, som forhåbentlig vil kunne udstrækkes til alle internationale spisevogne. (Vingehjulet)

"LIVE STEAMERS" i USA

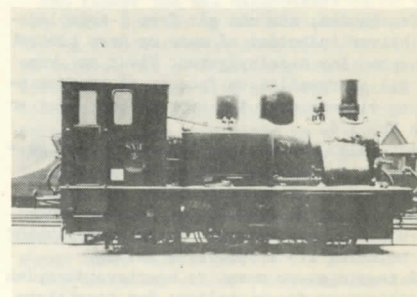
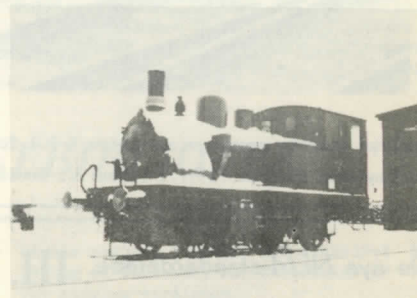
Old-timer'en over disse linier er blot én af de mange dejlige maskiner i næsten alle

Det var dengang —

Damplokomotivernes antal svinder ind, både ved DSB og privatbanerne. Dette lille 1-BO tenderloko fra Skive-Vestsallingbanen (SVJ2) er for kort tid siden ophugget i Silkeborg.

Det var bygget hos Henschel & Sohn i 1924 og forsynet med overheder og rundglider. Fra bagvæggen er der en overgangsbro til de tilkoblede vogne. I venstre sidekasse opbevarede kullene, i højre, der var fritstående,

skalaer, som hvert år prøveføres på et amerikansk anlæg, som i Paoli i Pennsylvania er bygget netop til dette formål. Ovenstående maskine er bygget i 3/4 tomme skala, d.v.s. tre gange spor 0, eller 96mm sporvidde.



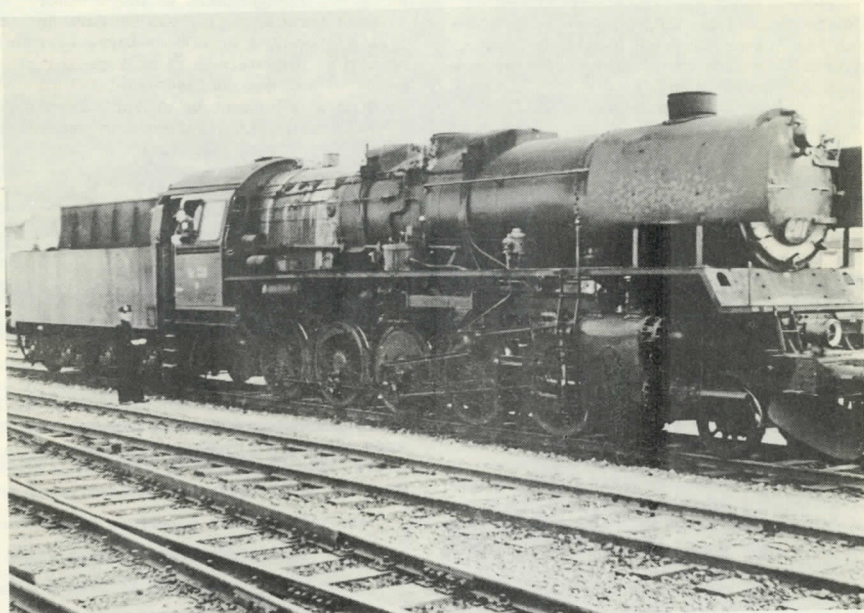
SVJ's loko nr.2 fotograferet i Silkeborg kort før ophugningen.

samt i en kasse mellem rammerne opbevarede vandet.

Maskinen var i fin stand endnu med pæne røde stafferinzer; men den var overflødig og

har i flere år stået ubenyttet i remise.

Nu er den som sagt hugget op, og dermed er der atter forsvundet et af de førhen så stolte damplokomotiver.



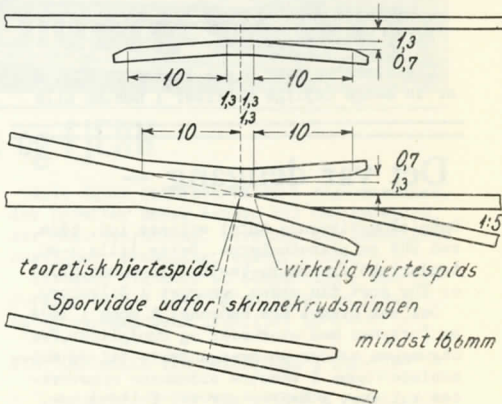
Danmarks største goustogsløkomotiv N 201 fotograferet på Esbjerg banegård klar til afgang med tenderen forrest (1957). (Foto: H. Søndergaard, Esbjerg)

De nye NEM-standardblade III.

Efterhånden, som man går frem i normblade, bliver indholdet af mere og mere konkret interesse for modelbyggeren. Vi er nu kommet til spørgsmålet om faconen på tvangsskinner og vingesskinner til sporskifter - det er blad NEM 124.

Dette blad omhandler - ligesom de øvrige - naturligvis problemet behandlet for alle sporvidder og hældningsforhold. For simpelhedens skyld er på ovenstående tegning trukket ud, hvad der vedrører en skinnekrydsning med hældning 1:5 i sporvidde 16,5 mm.

På tegningen er nævnt to hjertespidser, den teoretiske og den virkelige. Den teoretiske er ganske simpelt kørekanternes skæringspunkt; gjorde man det til hjertespidser, ville



ME-NYT

man få en knivskarp spids. Da det hverken er nødvendigt eller praktisk, bryder man spidsen af. Det stykke, man rykker tilbage, er efter normerne netop sporrillens bredde.

Det falder straks i øjnene, at vingesskinnerne har 3 knæk, hvor de hidtil anvendte konstruktioner kun har 2. Det forklares ved, at man vil undgå klemning af et hjulsæt ved passage gennem den krumme gren i skiftet. Ved en 2- eller 3-akslet stiv vogn med stor akselafstand - og også ved et lokomotiv med mange faste aksler, passerer de yderste aksler igennem krydsningen i en stilling, der ikke er vinkelret på skinnerne, men noget på skrå. Flangerne på et sådant skråtstillet hjulsæt vil kunne komme i klemme i en lang, smal sporrille, og da man ikke kan gøre sporrillen bredere på grund af hjulbredden, (som man med vilje vil holde nede) har man valgt denne i virkeligheden elegante løsning. Man får så samtidig et slankt indløb til hjerteskykket fra begge sider; det samme indløb har man givet tvangsskinnerne. Det slanke indløb spiller især en rolle ved meget stejle hældninger (1:3,5 og deromkring), som meget industrimateriel udføres med, men er ikke mindre elegant ved de længste sporskifter. Det svarer fuldstændigt til de principper, de rigtige baner konstruerer sporskifter efter, blot tanker man dér ikke på klemning, (fordi kurveradius er større) men på den blide føring af hjulet.

En ting til bidrager til hjulets frie passage gennem sporrillen, men det står ikke på dette NEM-blad. Det er flangens form. Man har gjort flangen skrå på begge sider.

Disse forholdsregler skulle gøre det muligt i spor HO i en 600 mm-kurve (der er normernes mindsteradius) at køre med et lokomotiv, der har en fast akselafstand på 6500 mm (i HO 75mm) og en hjuldiameter på 2000mm (i HO 23mm). For en vogn med sædvanlig hjulstørrelse skulle man på basis heraf kunne tillade sig en akselafstand på indtil 8 m (ca. 90mm i HO). Man ser ofte i byggeskrivelser til sporskifter anført, at man skal sørge for et godt lige stykke før hjerteskykket. Det skulle altså ikke fremtidig være nødvendigt, når man holder sig indenfor NEM, og det er dog et fremskridt.

Det er blevet hævdet, at den på tegningen viste form på vingesskinner lettere skulle få hjulene til at "falde i". Det er ikke rigtigt; mellem den virkelige og den teoretiske hjertespidser er sporrillen nøjagtig lige så bred, som den skulle være, hvis ikke vingesskinnen havde det tredje knæk, og det er kun her, at der er fare for at falde i.

Foreløbig findes kun dette NEM-blad for enkelt skinnekrydsning. Det skal med tiden suppleres med et lignende for dobbelt skinnekrydsning til brug ved sporskrydsninger og "englændere".

(fortsættes)
P.-E. Harby

ET JERNBANEbibliOTEK

Jernbane-interesserede, som holder ferie i Wien bør ikke forsømme den oplevelse det er at besøge "Bibliotek der Österr. Bundesbahn", som indeholder alt, hvad man kan ønske sig indenfor jernbanernes historiske og tekniske udvikling.

Bibliotekets adresse er: Ghegaplatz 5. Adgangen er gratis, og der er åbent fra 8 til 16 (lørdag til 13).

Da jeg i maj i år aflagde et besøg, var det temmelig vanskeligt at finde, fordi Ghegaplatz er helt omkalfatret ved bygningen af Wiens nye østbanegård, som endnu ikke er helt færdig, men taget i brug. Selve banegården er højst interessant og et helt orgie af marmor og rullende trapper og erstatter de to gamle banegaarde (syd og øst), som var endestationer for 2 baner, som indførtes til Ghegaplatz vinkelret på hinanden. Det siger sig selv, at det har været overordentlig vanskeligt at bygge en banegård, der

skulle betjene to baner med vinkelret indføring af linierne, men resultatet er blevet aldeles strålende.

Man finder ind til biblioteket ad en tunnel under sporene og må balancere på brædder og interimistiske gangbroer for at komme derhen. Men hvor det dog lønner sig. På læsesalen fandtes alt, hvad der udgives af tidsskrifter om jernbanevæsen på de tre hovedsprog, talrige modelblade og et utal af håndbøger. Da jeg sagde, at jeg gerne ville læse noget om bybaner, fik jeg overladt en kasette med flere hundrede kort, som angav bøger, afhandlinger, manuskripter og tidsskrifter, artikler om dette emne, som alle kunne lånes vederlagsfrit.

Jeg tilraader enhver jernbaneentusiast, der kommer til Wien at afsætte et par dage ekstra af sin ferie for at fordybe sig i dette enestående bibliotek.

N.R.

RAIL NEWS -

for the FOREIGN READER

Summary in English

SLANGERUPBANEN I. - The story of a suburban railway from Copenhagen to Slangerup, in old days with a lot of steamhorses, now taken over by the Danish State Railways. (Part one).

ET JERNBANEBIBLIOTEK - A railway library worth visiting is situated in Vienna and a Danish railway enthusiast describes his interesting visit.

MODEL RAILWAY EXHIBITION in London is reported by the editor of "European Railways", Mr. Robert Spark.

SWITCHES (sporskifter) of special constructions are drawn in full size HO-gauge on the middle pages.

NEM-STANDARDS are again discussed in details.

Nürnbergsmessen (The Nuremberg Toy Fair), part 3 is the last report of this year's exhibition.

NYT FRA NER OG FJERN (News from Home and Abroad) brings you short news from Denmark and other countries.

LITTERATURNYT (Literature) New and reprinted editions of books are mentioned in this column.

News from the model railway clubs, private advertisements etc.

-o-o-o-o-o-

KLUBMEDDELELSER

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klubhus: Forchammersvej 3
Formand: Disp. Finn Ankeraa, tlf. 1279

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klublokale: Nørrebro station
Formand: Poul E. Clausen
Næstformand: James Steffensen.
Kasserer: Th. Kronholt.
Sekretær: E. Albrechtsen, Amundsensvej 18, Lyngby, tlf. 87 54 62.

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klublokale og anlæg: DSB's rutebilgarager på Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 9447
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 3944
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11477
Byggeaften: Tirsdag kl. 20,00
Nye medlemmer kan optages, henvendelse

i lokalet.

MODELJERNBANEKlubben "HO"

Nordkærvej 1 - Hvidovre, Valby.
Tlf. 30 06 31 og RYvang 5942y
Formand: Harry Larsen
Næstformand: Alf Rasmussen
Kasserer: Hans Hundstrup
Medlem af bestyrelsen: Erik Bugge.

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i "0" på Slagelse banegård.
Byggeaften: Tirsdag.
Formand: P.E.Jensen, "Lundehus", Valbyvej, Slagelse, tlf. 2789
Kasserer: Preben Madsen, Herluf Trollesvej 25, Slagelse.
Næstformand: H.H.Larsen, Herluf Trollesvej 1B, tlf. 2180.

KØBENHAVNS MÆRKLINKLUB

Anlæg: HO
Klublokale: Dalgas Boulevard 1
Formand: Jørgen Halvorsen, EGir 2752
Klubaften: Torsdag.

1 a 2 nye medlemmer kan optages.

TO FOREIGN READERS!!

Most of the magazines of MODELBANE-nyt published are still available and you can send your order together with an international moneyorder or by post in a check in US\$, English £, German DMARK or Danish Kroner.

The prices inclusive of postage to all countries are:

MODELBANE-nyt, vol.1952	\$ 0.60
--- vol.1955	\$ 3.00
--- vol.1956	\$ 3.25
--- vol.1957	\$ 3.50

SPECIAL OFFER:

Four sample copies for \$1.00
Set of 12 Danish photos of Danish steam-engines. Can be used as post-cards. \$0.50
(Technical dates in English and French)

Send your order to

MODELBANE - nyt

or our foreign agents.

VELHOLDTE EKSEMPLARER AF MINIATURBAH-
NEN 1. årgang, hele årgangen eller enkelte numre, nr. 1/1950, samt nr. 2, 3, 4 og 6/1957 købes. Tilbud med prisfor-
sigende til billet mrk. 558

VED DE -

... hvor mange byggetips og tegninger, artikler og beskrivelser, der er at finde i de tidligere numre af MODELBANE-nyt?

Dem kan De slet ikke undvære

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

Obs! Kun få eksemplarer af følgende blade:

1. årg. 1952 (4 numre) kr. 3,50
 2. årg. 1953 (alle ÷ nr. 11) kr. 10,00
 3. årg. 1954 (÷ nr. 6-7-8) kr. 11,00
- Men de endnu få følgende årgange komplet:
4. årg. 1955 (12 numre) kr. 18,00
 5. årg. 1956 (12 numre) kr. 19,75
 6. årg. 1957 (12 numre) kr. 21,00

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

Levering af enkelte numre sker kun mod forudbetaling (+ porto). - Provenumre leveres ikke.

For nye læsere ...

PROPAGANDAPAKKER

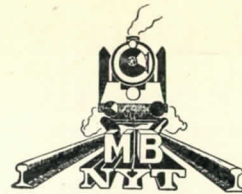
5 forskellige numre af MODELBANE-nyt (før 1956) - kun 4 kr. portofrit. Vælg selv pakke A, B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

- Og et årsabonnement koster 21 kr.

MODELBANE - nyt

Kongevejen 128, Virum

Postkonto 35056



Tidskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
REDAKTION: Broomvej 28, Herlev.
Medarbejdere og korrespondenter: Sv. Jørgensen, Kalundborg, O. W. Laursen, Silkeborg, C. J. Andersen, Odense, m. fl.
Modelbane-nyt går ud fra, at tilsendt materiale som breve, nyheder og beskrivelser af eget anlæg gratis stilles til bladets rådighed i vor fælles hobby's interesse.
EKSPEDITION: Modelbane-nyt, Kongevejen 128, Virum.

Telefonisk henvendelse:
Kun mandag, onsdag og fredag kl. 9-12 på ★ 94 48 68.
Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
Bladet udkommer med 12 numre om året.
Årsabonnement 21 kr., udland 23 kr. Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum. Benyt postkonto 350 56 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt KØBENHAVN:

København's Telefonkiosker samt
Bauch, Åboulevard 40, N.
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kældereren, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl.
C. Th. Rom & Co.s Effif., Axelborg, Axelortv. V.
Kiosken, York's Passage, K.
Legetøjskæsen, Jernbanecallé 92, Vanløse.
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ARHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.
Berg Radio & Hobby, Guldsmædgade 40.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

ENGLAND:

Robert Spark (European Railways),
15, St. Stephen's House, Westminster,
London, S.W. 1.

FINLAND:

U-B Hagelin, Prästgårdsväg 5 A 12, Hoplaks.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan.

ITALIEN:

Ho-Rivarossa, Como.

NORGE:

Narvenses Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,
Vasagatan 22, Göteborg C.